Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 79 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 maart 2015

Hierbij zend ik u het rapport «Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart; *Een inventarisatie van mogelijkheden voor commerciële samenwerkingsverbanden*». Dit rapport is samengesteld door onderzoekbureau STC-Nestra B.V. in samenwerking met Maverick Advocaten N.V. in opdracht van mijn ministerie.

In 2013 heb ik in verschillende algemene overleggen over scheepvaart alsook in meerdere brieven aan uw Kamer gewezen op het belang van verbeterde samenwerking in de binnenvaartsector. Een cultuuromslag in deze richting lost weliswaar niet het bestaande probleem van overcapaciteit op, maar is wel een noodzakelijke voorwaarde voor een structurele versterking van de sector op lange termijn, waardoor deze ook beter bestand wordt tegen toekomstige economische crises. Verbeterde samenwerking in de sector zal ook leiden tot een versterking van de positie van de binnenvaart in de gehele logistieke keten en daarmee tot een betere onderhandelingspositie over vrachtprijzen en meer mogelijkheden op het verkrijgen van grote contracten met opdrachtgevers voor de langere termijn. Dit geeft meer stabiliteit en draagt bij aan het investeringsklimaat in de sector.

Structuurversterking van de binnenvaart is door de Europese Commissie in 2013 opgenomen in het NAIADES II programma «Naar een hoogwaardige binnenvaart».
Achtergrond hiervan is het grote belang dat de EC toekent aan de binnenvaart in een duurzaam goederentransportsysteem. Samenwerking in de binnenvaart krijgt daarom ook aandacht in het PLATINA II project. Vanuit Europees perspectief is in dit verband de marktstructuur van de binnenvaart in kaart gebracht alsook een vergelijking gemaakt met andere sectoren.

Om deze Europese actie te versterken en het beeld van de marktstructuur toe te spitsen op de Nederlandse situatie, heb ik STC-Nestra en Maverick opdracht gegeven om bijgaand rapport samen te stellen. Hiermee beoog

kst-31409-79
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

ik ondersteuning te geven aan initiatieven van de binnenvaartbrancheorganisaties op dit vlak.

Het rapport bevat drie delen:

1. Een beschrijving van de huidige structuur van de Nederlandse en Europese binnenvaartsector, de werking van de markt van binnenvaartdiensten, de ontwikkeling van vervoerskosten en -prijzen, en verwachtingen voor de toekomst;
2. Een analyse van aspecten die een rol spelen bij schaalvergroting door commerciële samenwerkingsverbanden in de binnenvaart: welke inspiratie is te vinden in andere sectoren en transportmarkten, voor- en nadelen van samenwerking, goede voorbeelden, kritische aspecten en toepasbaarheid in de sector;
3. Een beschrijving van relevante Europese en Nederlandse juridische kaders: welke ruimte biedt het mededingingsrecht voor commerciële samenwerkingsverbanden in de binnenvaart?

Het beeld in het rapport over de structuur van de binnenvaartsector in Nederland is vooral gebaseerd op bestaand onderzoek. Ook is gebruik gemaakt van beschikbare adviezen, met name van de Binnenvaartambassadeur uit 2010. In aanvulling hierop is in 2014 in het kader van PLATINA II een enquête uitgevoerd en hebben enkele interviews plaatsgevonden. Het rapport geeft daarom een beeld van de positie van Nederland vanuit Europees perspectief.

De belangrijkste conclusie van het rapport is dat er in de binnenvaart noodzaak én ruimte is voor samenwerkingsverbanden op specifieke deelmarkten. Er zijn veel voordelen te noemen van structurele samenwerking tussen schippers en bevrachters. Tegelijk biedt de Mededingingswet hiervoor ruimte, waarbij het essentieel is dat de samenwerkingsverbanden zich vooral richten op het aanbieden van betere en/of meer efficiënte diensten aan de afnemers/verladers. Commerciële samenwerkingsverbanden geven een steviger basis aan de stabiliteit van binnenvaartdiensten en verminderen het risicoprofiel van ondernemingen. Tevens leveren deze een betere positie op voor de innovatie van dienstverlening in verband met veranderende behoeften van verladers.

De aanbevelingen in het rapport kan ik onderschrijven:

1. Het organiseren van sessies van marktpartijen in afzonderlijke marktsegmenten om beter begrip over en weer te krijgen en daarmee vertrouwen te wekken. Naast bevrachters, schippers en bestaande coöperaties is het belangrijk om hierbij verladers te betrekken;
2. Het geven van voorlichting over samenwerkingsvormen en verkennen van mogelijkheden tussen partijen om meer structureel samen te werken;
3. Het ondersteuning bieden bij het opzetten van business plannen en statuten;
4. Het versterken van de marktinformatie voor de binnenvaart.

Een vervolg aan de eerste twee aanbevelingen ligt naar mijn oordeel primair bij de brancheorganisaties. BLN-KSV en CBRB zijn hierover in constructief gesprek met de betrokken banken waarbij recent ook de verladersorganisatie EVO betrokken is.
Bij de ontwikkeling van instrumenten voor de uitvoering van de eerste twee aanbevelingen kan mijn ministerie een faciliterende rol vervullen. De derde aanbeveling is exclusief gericht aan marktpartijen. De overheid kan hierin geen rol vervullen. De laatste aanbeveling pakt mijn ministerie op in samenwerking met de CCR en de EC. Prioriteit heeft hierbij de verbetering van prognoses over deelmarkten en beschikbaarheid van gegevens over vlootontwikkeling.

Het rapport laat naar mijn oordeel duidelijk zien dat vorming van commerciële samenwerkingsverbanden van binnenvaartondernemingen noodzakelijk is voor een toekomstbestendige dienstverlening aan verladers. Voor de inrichting van commerciële samenwerkingsverbanden, met name de organisatorische en juridische vormgeving, biedt het rapport nuttige inzichten.
Ik onderken dat met de vorming van commerciële samenwerkingsverbanden niet alle voorwaarden voor toekomstbestendig binnenvaartondernemerschap vervuld zijn. Bijvoorbeeld zijn ook investeringen noodzakelijk in de verduurzaming van schepen. Verbeterde informatie-uitwisseling in de logistieke keten is evenzeer van groot belang voor adequate dienstverlening. En uiteraard zijn investeringen van de overheid in vaarweginfrastructuur belangrijk om moderne binnenvaart mogelijk te maken. Deze en andere elementen krijgen uitwerking in het werkprogramma binnenvaart in vervolg op de uitgebrachte maritieme strategie.

Tegelijk ben ik van oordeel dat samenwerkingsverbanden juist ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de wens tot verduurzaming en het verkrijgen van een betere positie (regierol) in de logistieke keten. Bestaande binnenvaartcoöperaties richten zich nadrukkelijk ook op deze aspecten en proberen zich daarmee te onderscheiden. Voor efficiënt innoveren is een zekere kritische massa nodig, die met behulp van samenwerkingsverbanden kan worden georganiseerd. In deze zin is versterking van de marktstructuur in de binnenvaart door de vorming van commerciële samenwerkingsverbanden een noodzakelijke voorwaarde voor de overige vernieuwing van de sector.

In februari jl. heeft de Universiteit Antwerpen de studie «(Over)capaciteitsontwikkeling in de binnenvaarttankermarkt en mogelijke toekomstscenario's» gepubliceerd[1]. Deze analyse van de binnenvaartmarkt in West-Europa laat zien dat ook de tankermarkt een forse overcapaciteit kent. De laadcapaciteit in dit segment is in de afgelopen jaren sterk toegenomen tengevolge van nieuwbouw van (dubbelwandige) schepen, terwijl de vraag naar binnenvaartvervoer in dit segment zeer beperkt groeide. De marktperspectieven voor dit segment in de komende jaren zijn niet gunstig. Onder de onderzochte toekomstscenario's blijft in het rapport één over die kansen biedt en kan passen binnen de vrije markt in Europa, namelijk de vorming van samenwerkingsverbanden tussen schippers en bevrachters. Grotere bedrijfseenheden in de vorm van samenwerkingsverbanden zijn beter in staat om de beschikbare capaciteit te managen, bijvoorbeeld door het toepassen van *slow steaming* en het tijdelijk opleggen van schepen. Deze conclusie beschouw ik dan ook als een extra ondersteuning van de aanbevelingen uit het rapport dat ik u hierbij toezend.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[1] Rapport is te vinden via de link: https://www.uantwerpen.be/images/uantwerpen/container1244/files/TEW%20-%20Onderzoek/Working%20Papers/RPS/2015/RPS-2015–005.pdf